

# ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ И ФЛОТА

## ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БОЕВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ БОЕВЫХ КАТЕРОВ (по опыту Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.)<sup>1</sup>

В. П. Мозговой (ЦВММ),  
e-mail: mozgovoy57@mail.ru

УДК 629.5

В соответствии с определением, данным в Военно-морском словаре: «Боевой устойчивостью называется способность корабля противостоять воздействию морских и воздушных сил противника при выполнении боевых задач». Если в предыдущих статьях (Судостроение. 2015. №2, 4) рассматривалось конструктивное обеспечение боевой устойчивости катеров, то в настоящей статье предпринята попытка рассмотреть организационно-технические мероприятия, проводимые командованием ВМФ, штабами флотов, соединений и личным составом катеров по обеспечению их боевой устойчивости.

Как при проектировании и постройке катеров, так и в ходе организационно-технических мероприятий, важнейшее значение придавалось обеспечению скорости хода, как одного из главных тактических свойств. Организационно-технические мероприятия были нацелены на организацию эксплуатации двигательного комплекса катеров в боевых условиях.

Из всего многообразия вопросов в самом начале войны наибольшую остроту приобрели два: снабжение катеров кондиционными горюче-смазочными материалами (ГСМ) и соблюдение норм эксплуатации и сроков планово-предупредительных осмотров и ремонтов (ППО и ППР) в условиях боевых действий.

Авиационные двигатели, которые использовались на боевых катерах, были рассчитаны для работы на бензоспиртовой смеси (70% бензина Б-70 и 30% спирта). Если спирт отсутствовал, то заменитель его эксплуатационными инструкциями предусмотрен не был, а на чистом бензине Б-70 моторы работали с высокой степенью детонации. Тогда инженер-капитан 3-го ранга Есулович предложил использовать в качестве присадки продукт Р-9. На 1 кг авиабензина Б-78 добавляли 4 мл этой жидкости и октановое число его

возрастало до 95. Испытания были проведены 23 июня 1941 г. и дали положительные результаты, что в некоторой степени снизило дефицит топлива, но жидкость Р-9 из-за содержания тетраэтилсвинца была сильно ядовитой. Несколько глубоких вдохов ее или обильное попадание на кожу доводило человека до обморочного состояния, а при больших дозах — к смерти. Поэтому работать с ней приходилось обязательно в противогазе и резиновых перчатках.

Вопросы соблюдения сроков эксплуатации решались сложнее. Перед началом войны катера в хо-

де боевой подготовки выработали межремонтные сроки главных двигателей (250 ч). На ремонт двигателя вместе с проведением испытаний отводилось четыре дня. В условиях участия катеров в боевых действиях такой возможности не представлялось. Для быстрого ввода катеров в строй на соединениях необходимо было иметь шесть—восемь моторов, готовых к установке на катера, что позволило бы осуществлять их ремонт методом агрегатной замены (с последующей переборкой демонтированных моторов на берегу).

Но соединения и даже технические отделы флотов не располагали таким количеством моторов на замену. Единственным выходом из создавшегося положения было увеличение межремонтных сроков. Уже 30 июня 1941 г. заместитель наркома ВМФ адмирал Л. М. Галлер своим циркуляром № 159763 увеличил срок работы моторов до 400 ч. При этом (как говорилось в циркуляре) «Вопрос о долговечности мотора (срок службы до полной переборки) должен быть решен в каждом отдельном случае на месте». Эта мера оправдала себя, так как при наработке 400—500 ч аварийность оставалась на довоенном уровне.

2 февраля 1942 г. нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов своим приказом № 0269 распорядился провести переучет имущества на всех складах флота, в том числе и по наличию



Сторожевые катера типа МО-4 в походе (все фотографии из собрания ЦВММ)

<sup>1</sup> По материалам ЦВМА, ф. 2, 13, 161, 1087

катерных двигателей. Оказалось, что на Краснознаменном Балтийском флоте (КБФ) и флотилиях моторы и запчасти к ним отсутствовали. На Черноморском флоте (ЧФ) имелось лишь два топливных насоса к моторам ГАМ-34. Лишь на Северном флоте (СФ) имелось три мотора ГАМ-34 БС, на центральных складах технического управления ВМФ в г. Свердловске — еще четыре мотора ГАМ-34 БС с запчастями — итого семь моторов. Такое положение командованием ВМФ расценивалось как катастрофическое.

Авиационная промышленность потребностей флота удовлетворить не могла, так как моторостроительные заводы работали (в первую очередь) на нужды авиации. Положение изменилось лишь с 1942 г., когда начались поставки для катеров американских двигателей «Паккард». Но с их появлением на флоте возникли новые проблемы: жесткие требования к качеству ГСМ, скрупулезное выполнение инструкций по эксплуатации, точное соблюдение сроков ППО и ППР и качество их выполнения. Ощущались нехватка эксплуатационной документации и неподготовленность личного состава к обслуживанию новых типов двигателей.

Так, командиры катеров допускали работу моторов на повышенных (превышающих установленный предел) оборотах. Нарушались сроки проведения ППО и ППР. Снабжение катеров нередко осуществлялось некондиционными ГСМ (без паспортов). В ряде случаев эти нарушения оправдывались боевой обстановкой, но имела место и нераспорядительность офицеров электромеханической службы и тыла.

Нарушения правил эксплуатации привели к росту аварийности в 1943—1944 гг. Например, 17 мая 1944 г. во время ходовых испытаний торпедных катеров типа Д-3 (КБФ) после зимнего ремонта на катерах № 10, 26, 46, 56, 57, 136, 156 и 166 из-за использования некондиционного масла были подплавлены подшипники у десяти (!) двигателей.

В результате в 1944 г. нарком ВМФ был вынужден издать специальный приказ № 0143 с требованием точного выполнения правил эксплуатации моторов «Паккард» с целью прекращения их аварийности. Прибывшие в СССР американские



Смена моторов на бронекатере, «выходившем» моточасы, после напряженных боев. КБФ

специалисты пришли в ужас от массовых нарушений правил эксплуатации, которые приобрели характер повседневной практики. Наиболее тяжелое положение оказалось на КБФ, где в условиях разветвленной системы базирования и высокого боевого и оперативного напряжения в использовании катеров было весьма сложно (а порой и невозможно) организовать своевременное снабжение ГСМ и соблюдение сроков регламентных работ. Например, в бригаде шхерных кораблей КБФ на МБК-515 моторы отработали 380 ч (без технического обслуживания) на БМО-533 и БМО-514 — 645 ч. Командующим КБФ было издано в 1943—1944 гг. более двадцати приказов по результатам расследования аварий, а в 1944 г. на соединениях катеров была введена должность старшего техника ГСМ. Следует заметить, что наряду с бесспорными достоинствами двигателей «Паккард», имелись и существенные недостатки. Так, например, менять масло требовалось через 25 ч работы. Зачастую личный состав был вынужден осуществлять замену в море, если позволяла обстановка. Этот недостаток существенно снижал боевые возможности катеров.

Артиллерийское вооружение, устанавливаемое на катерах, было недостаточным для обеспечения их боевой устойчивости, поэтому организационно-технические мероп-

приятия были нацелены в первую очередь на повышение меткости и скорострельности.

Главную опасность для катеров в течение всего периода войны представляла авиация противника, поэтому противовоздушной обороне катеров придавалось первостепенное значение. До войны основным способом стрельбы по самолетам из 45-мм орудий 21-К, установленных на катерах МО-4, считался табличный способ ТС-32. С первых дней войны стало очевидным, что для борьбы с авиацией противника этот способ не подходит. Уже 30 июня 1941 г. стало ясно, что противник применяет самолеты — истребитель Мессершмитт-110 (со скоростью 610 км/ч), бомбардировщики, они же торпедоносцы Хейнкель-111 (скорость 500 км/ч) и Юнкерс-88К (скорость 512 км/ч). Таким образом, линейка и таблица стрельбы, рассчитанные на максимальную скорость цели 110 м/с, или 400 км/ч, уже не подходили, возникла необходимость разработки новых таблиц. В эту работу включились Артиллерийский научно-исследовательский морской институт (АНИМИ) и артиллеристы флотов. 30 июля 1941 г. АНИМИ разработал Правила стрельбы из 45-мм полуавтоматов (21-К), которые предписывали вести стрельбу осколочно-трассирующим снарядом только на сближении, прямой наводкой на дистанции 5000 м с использованием «орудийной таблицы». Скорость цели и курсовой параметр определяются на глаз, а высота цели — дальномерщиком, «а при невозможности использования дальномеров на глаз».

Однако в полном объеме эти правила так и не были внедрены, так как в течение всей войны не хватало трассирующего боезапаса, а дальномеры начали поступать на вооружение только в 1944 г. далеко не на все катера, и параметры цели приходилось определять приблизительно. При этом управление огнем на катерах осуществлялось непосредственно командирами орудий, которые из-за скоротечности атак авиации не успевали воспользоваться таблицами стрельбы... были отпечатаны всего в двенадцати экземплярах!

Очень проблематичной была организация управления огнем. При

отсутствии внутрикорабельной связи (артиллерийской телефонии) между помощником командира (по боевому расписанию он являлся управляющим огнем) и командиром орудия управление огнем осуществлялось с боевого поста.

В марте 1942 г. была разработана инструкция «Организация стрельбы по зенитным целям», согласно которой «на зубчатом секторе 45-мм орудий должны быть нанесены установки прицела для стрельбы по пикирующему самолету». Кроме того, она позволяла командиру орудия самостоятельно открывать огонь с докладом командиру катера и определять последовательность в выборе цели. Аналогичные документы были разработаны на всех флотах. В том же 1942 г. АНИМИ выпустил ряд документов непосредственно для катеров, в том числе: Правила артиллерийской стрельбы («ПАС В-6 ч. 1»); Правила стрельбы для 45-мм пушки с прицелом; Правила стрельбы из пулеметов ДК и ДШК. В дальнейшем руководящие документы выходили только по мере поступления на вооружение новых образцов оружия («20-мм Эрликон», «12,7-мм Кольт-Браунинг») и т. д.

Боевые катера периода Великой Отечественной войны имели ряд демаскирующих факторов, устранить которые конструктивно не представлялось возможным. Поэтому организационно-технические мероприятия по маскировке, проводимые на флотах, были нацелены на создание у противника ложных представлений о размерах катера, его курсе и скорости, снижение его шумности, маскировку катеров при стоянке в базе и пунктах маневренного базирования.

С начала войны и до 1942 г. маскировочные мероприятия проводились исключительно инженерными отделами флотов и были в большой степени предприняты для маскировки береговых объектов. Искажающим окрашиванием кораблей (камуфляжем) не занимались в связи с отсутствием специалистов. Последние стали появляться с мая 1942 г. На флотах были созданы специальные маскировочные лаборатории, а в штабах введены должности флагманских инспекторов маскировки. На соединениях за маскировочные мероприятия отвечали нештатные инструк-



Орудийный расчет пушки К-21 на малом охотнике

торы, как правило, флагманские штурманы.

Непосредственно катера стали камуфлировать, начиная с 1943 г., когда покрасочный материал на нужды маскировки стал отпускаться централизованно — готовиться шкиперскими складами и доставляться на корабли. Тем не менее, дефицит краски ощущался в течение всей войны. Наиболее эффективным видом маскировки катеров во время нахождения в базах и на временных стоянках являлась их декоративная окраска. Катера, стоявшие у берега, красились под фон окружающей местности и почти полностью сливались с береговой чертой и не обнаруживались противником на сравнительно небольших расстояниях как с моря, так и с воздуха.

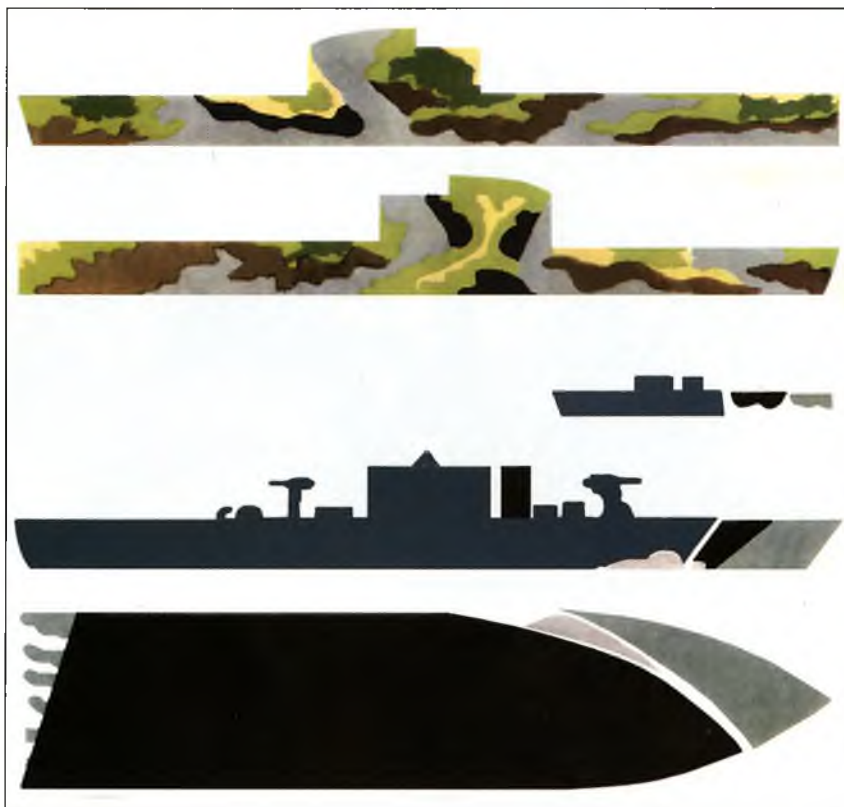
В 1943 г. на ЧФ была предпринята попытка маскировки двух сторожевых катеров под немецкие катера. Она осуществлялась по материалам разведотдела флота и проводилась скрытно личным составом катеров в удалении от базы. Верхняя команда была обеспечена трофейной формой одежды, сигнальщики тренировались немецкому сигналопроизводству, отработывалась сборка и разборка «фальшивых надстроек», но по ряду причин использовать эти катера в бою не пришлось.

Основным видом маскировки при участии катеров в боевых действиях являлась дымомаскировка. В период Великой Отечественной войны были разработаны новые тактические приемы и способы приме-

нения дымзавес. Для отвлечения вражеского огня и лучей прожекторов использовалась постановка коротких дымовых завес из дымовой аппаратуры (клубы дыма), а также путем сбрасывания дымовых шашек на воду после приведения их в действие. Для задымления большого района — постановка скрещивающихся дымзавес, а также постановка дымовых завес для создания пониженной видимости, когда противник усиленно применяет осветительные средства.

На скрытность плавания катеров отрицательно влияла высокая шумность, которая в отдельных ситуациях сводила «на нет» все усилия по маскировке. Конструктивно эта проблема решена не была. Личным составом неоднократно предпринимались попытки в порядке рационализаторской работы усовершенствовать глушители. В 1944 г. инженер-капитаном 2-го ранга И. С. Гулимом была разработана конструкция глушителя для торпедных катеров. Испытания прошли успешно, после них такие глушители «без значительных переделок» были поставлены на все торпедные катера 1-й Севастопольской бригады торпедных катеров, чтобы «существенно повысить тактико-технические свойства катеров», но, к сожалению, на других действующих флотах этот опыт внедрен не был.

В конце 30-х годов в ВМФ СССР вышел целый ряд руководящих документов, начало которому положил Боевой устав Морских сил (БУМС-37). В дальнейшем были изданы: Корабельный устав (КУ-39), Наставление по борьбе за живучесть



Схемы маскировочной окраски сторожевых катеров. (Репродукции из альбома «Материалы сбора специалистов морской маскировки Военно-Морского Флота Союза ССР». Л.: Издательство Научно-технического комитета НК ВМФ, 1944)

надводного корабля (НБЖ-41) и другие документы. Организацию борьбы за живучесть корабля определяли КУ-39 и НБЖ НК-41. Характерно, что в соответствии с корабельным уставом главная роль в обеспечении живучести корабля отводилась электромеханической боевой части, а главной задачей командира БЧ-5 в бою являлась борьба за живучесть корабля. Другим боевым частям отводилась роль по «сохранению живучести боевых средств». Из элементов борьбы за живучесть корабля приоритет был у борьбы за непотопляемость и за живучесть оружия и технических средств. Борьбе с пожарами придавалось второстепенное значение. Вследствие недостаточного изучения боевого опыта в КУ-39 вошли отдельные положения, противоречащие не только теории, но и здравому смыслу. Например, статья 263 гласила: «Если из-за пожара вентиляторы станут подавать испорченный воздух, их следует остановить и пустить вновь при первой же возможности. При выходе из строя стационарных вентиляторов в помещениях, особо нуждающихся в вентиляционном воздухе, следует заранее установить переносные вен-

тиляторы». Существенным недостатком КУ-39 являлось отсутствие положений, учитывающих специфику боевых катеров, то есть статьи устава, ориентированные на организацию кораблей I или II рангов, личный состав катеров мог трактовать произвольно.

В мае 1941 г. в развитие положений корабельного устава вышло Наставление по борьбе за живучесть надводного корабля (НБЖ НК-41), в котором в большей степени были учтены недостатки КУ-39. В НБЖ было оговорено, что ответственность за живучесть корабля несет командир, но ничего не было сказано о его обязанностях. Руководство борьбой за живучесть возлагалось (как и в КУ-39) на командира БЧ-5. Но должности командира БЧ-5 на катерах не было. В результате оставалось неясным, кто же должен руководить борьбой за живучесть катера: командир или старшина моторной группы?

Опыт участия катеров в боевых действиях уже в начальный период войны показал несоответствие некоторых положений КУ-39 и НБЖ НК-41 практике флотов. В результате пришлось разработать орга-

низационно-технические мероприятия, направленные на повышение живучести катеров, организацию борьбы за живучесть, а также на обеспечение кораблей аварийно-спасательным имуществом (АСИ).

В предвоенный период снабжение катеров АСИ осуществлялось разными довольствующими органами. Имуществом для борьбы за непотопляемость и за живучесть оружия и технических средств обеспечивали технические отделы флотов, а противопожарным имуществом — квартирно-эксплуатационные отделы. 16 января 1941 г. был издан приказ наркома ВМФ № 030 следующего содержания: «Снабжение кораблей всеми противопожарными средствами возложить на техническое управление ВМФ и технические отделы флотов. Начальнику ТУ ВМФ к 01.03.41 г. пересмотреть существующие нормы снабжения кораблей противопожарными средствами и обеспечить подачу их на флот для снабжения кораблей».

На качестве снабжения кораблей АСИ в предвоенный период сказались отсутствие единого табеля снабжения. Он был разработан и введен в действие приказом наркома ВМФ № 224 от 23 апреля 1941 г. Т. е. нормативные документы, определяющие обеспечение АСИ, были изданы за 3—4 мес до начала войны и в практику внедрены не были. В результате чего катера обеспечивались по усмотрению личного состава и довольствующих органов.

С началом боевых действий соединения пополнились мобилизованными кораблями и катерами (сторожевыми катерами НКВД, рыболовными, речными и другими судами). Зачастую эти корабли вообще не имели АСИ. В качестве вынужденной меры часть АСИ передавалось с других катеров, что существенно влияло на обеспечение их живучести.

Почти во всех этих актах проверки кораблей периода войны содержатся замечания по недокомплекту АСИ или отмечается его отсутствие вообще. К 1942 г. положение по обеспечению кораблей противопожарным имуществом стало критическим. Из данных, полученных в результате переучета имущества по состоянию на 2 февраля 1942 г., следует, что на складах ВМФ, включая центральные, оставалось всего 52 огнетушителя.



Замаскированный бронекатер. Чудское озеро. 1944 г.

Во время войны катера, как правило, пополнялись АСИ, изготовленным силами личного состава. Эти меры обычно усиливались при подготовке катеров к участию в операциях. Например, в Отчете о боевой деятельности электромеханических частей кораблей и катеров Волжской военной флотилии за кампанию 1942 г. говорится: «По выходу из завода бронекатера были плохо укомплектованы аварийным имуществом. По прибытии в базу существенного улучшения не было. Значительная часть аварийного имущества была подготовлена силами и средствами личного состава. Заготовлены были пробки, клинья самых различных образцов и размеров, и все было распределено по отсекам».

Начиная с 1941 г., флоты стали ощущать недостаток руководящих и нормативных документов. В Управлении боевой подготовки (УБП) ВМФ поступали предложения от соединений по их разработке, и в 1943 г. на соединениях началась работа по написанию наставлений по борьбе за живучесть. УБП поддерживало эту работу и должно было координировать ее. В качестве примера можно привести указания начальника отдела электромеханической подготовки УБП ВМФ флагманскому инженеру-механику Волжской военной флотилии (ВВФ) от 20 апреля 1943 г.: «НБЖ НК ВМФ не отвечает и не может отвечать на конкретные вопросы борьбы за живучесть бронекатеров. Оно дает общие принципиаль-

ные установки по борьбе за живучесть надводных кораблей. При разработке НБЖ БКА (бронекатеров, — авт.) необходимо помнить, что оно должно быть развитием существующего наставления и долж-



Защищенный стальными листами мостик на катере типа МО

но содержать конкретные ответы на типовые случаи борьбы за живучесть бронекатеров в бою». Не везде эти требования УБП понимались правильно; «Наставление по борьбе за живучесть торпедных катеров», разработанное на СФ, представляло собой сокращенный вариант НБЖ НК-41. Положительно, что в этом документе была определена ответственность командира катера (офицера), как наиболее подготовленного руководителя,

за состояние живучести и подготовку личного состава, а не старшины группы мотористов, как было раньше.

На КБФ в марте 1943 г. было введено в действие Наставление по борьбе за живучесть на катерах-тральщиках типа «Р» и «КМ-4». Документ был коротким и предельно конкретным; очень точно определял обязанности личного состава при борьбе за живучесть, а также к нему прилагался перечень АСИ. Вводя в действие данное наставление, командир бригады капитан 2-го ранга Перфильев приказал: «Все действующие до настоящего времени наставления по борьбе за живучесть, имеющиеся на катерах-тральщиках, изъять из употребления и уничтожить». Подобные документы были разработаны и введены в действие на многих соединениях катеров и часто весьма существенно отличались друг от друга. По ряду причин УБП не смогло скоординировать работу электромеханических служб

флотов и соединений в деле создания наставлений по борьбе за живучесть. По-видимому, нужно было, обобщив опыт, централизованно издать НБЖ для каждого проекта кораблей. Вместо этого НБЖ разрабатывались на местах, как правило, без учета опыта других флотов и вводились в действие приказами командиров соединений.

Организационно-технические мероприятия, проводимые на соединениях, были нацелены на выпол-

нение предстоящих задач (активизировались накануне крупных операций). Иногда организационно-технические мероприятия выходили за рамки повседневной деятельности личного состава. Так, накануне Новороссийской десантной операции, начальником штаба ЧФ был поставлен ряд дополнительных задач, в том числе — «защитить катера и личный состав от артилле-

рийского огня противника». Определяющим фактором в применении того или иного вида защиты было наличие материалов на складах. В данном случае применялась сталь толщиной 8 мм. Это мероприятие носило единовременный характер, поэтому защита делалась съемной. В первую очередь стальными листами закрывались мостик и бензоцистерны, что в ходе операции было

эффективно, несмотря на примитивные средства.

Подводя итог изложенному выше, необходимо отметить, что организационно-технические мероприятия, проводившиеся с целью повышения боевой устойчивости катеров в годы Великой Отечественной войны дали положительные результаты в целом, что не могло не сказаться на их боевой деятельности.